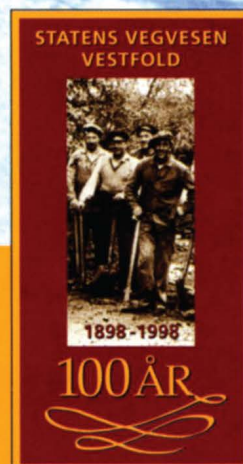


God jul og godt nytt år!



**Statens vegvesen**  
Vestfold



**Bedriftsblad  
for Statens vegvesen Vestfold,  
Nr. 6, desember 1998  
25. årgang**

**Redaksjon**

Redaktør: Jorun Sætre  
Journalist: Anne Mette Storvik  
Layout: Knut Vedeld Hovde

Ansvarlig for Vestfolder'n:  
Informasjonsseksjonen,  
v/ seksjonsleder  
Ann Karin Midtgaard

**Redaksjonsråd**

Johan Lepperød  
Håkon Haugland  
Hans Petter Sundby  
Jenny Hagen  
Tine Sande

**Grafisk produksjon**

Desktop og fotoscanning:  
Knut Vedeld Hovde  
Trykk: Cicero Grafisk as, Tønsberg  
Opplag 1200

**Utgiver**

Statens vegvesen Vestfold,  
Postboks 2004  
3103 Tønsberg  
Tlf. 33 37 17 00  
Fax. 33 31 43 41

**Foto på omslaget**

Forsidebilde: Brøyting på Vestfold-  
veg i 1985. Snøskjermer foran.  
Innsidebilde: Snørydding på  
Helgerød på Tjøme, vinteren 1937.

**Neste nummer av Vestfolder'n**

Ca. 15. mars



# Johans betraktninger

## Forventninger og utfordringer

**S**å er vi alt i desember, igjen. Forventningene til julen og juleforberedelsene er her allerede. Det er liten tid til å stoppe opp og se seg tilbake. Gjør vi det, oppdager vi fort at 1998 har vært nok et begivenhetsrikt år for Statens vegvesen Vestfold.

1. desember var det 100 år siden Jahn Gustav Blom, på en beskjedne måte, startet sitt virke som amtsingeniør for Laurvig og Jarlsberg amt. Vi har tatt jubiléet alvorlig og fått etnologen James Ronald Archer til å skrive vår historie. Det er blitt en meget lesverdig bok, som alle våre medarbeidere, pensjonister og gode forbindelser vil få til jul. Det er mitt håp at boken vil bidra til en bedre forståelse for og insikt i det viktige arbeidet Statens vegvesen gjør for samfunnet og for den enkelte. Ikke minst håper jeg at boken vil være interessant og inspirerende for våre yngre medarbeidere. For våre pensjonister vil utvilsomt boka gjenoppfriske minner, minner som også kan være av interesse for andre. Vårt eget historielag og Mary Kristensen, vår entusiastiske kontakt for historiske og museale saker, tar gjerne imot bidrag som på forskjellige måter kan belyse vår fortid.

Etter omorganiseringen i 1995 har vi hatt mye organisasjonsarbeid på gang, og kravene utenfra og innenfra er skjerpet. Krav til effektivitet og samarbeid presser på. Ikke alt er like enkelt å dokumentere, f.eks. konkurransedyktighet. Jeg har med glede registrert Vegdirektoratets tilbakemelding på 2. perioderapport, der Produksjon får hederlig omtale. Det er også hyggelig å registrere at E 18-anlegget med planer og oppfølging går som det skal. Det skaper tillit til og respekt for det vi gjør. Vi er i gang ved Helland og Kopstad, og firefelt er akseptert. Trafikantene ser fram til åpningen, noe vi også gjør når vi planlegger videre utbygging av E 18.

Som tidligere nevnt, er vår nye store utfordring Nasjonal transportplan (NTP). I den møtes alt av faglige, politiske og personlige oppfatninger. Med koordineringsansvaret er det en virkelig utfordring, ikke minst for samarbeidet internt. Tidsfristene gjør at tid for modning og ettertanke blir uhyre knapp. Å vente på informasjon kan føre til at

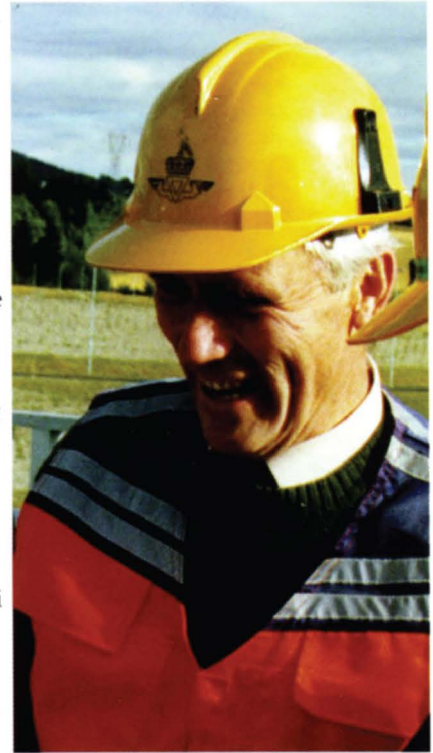
«toget går». Det er derfor viktig at alle som mener noe, søker informasjon og lar seg høre. Jeg mener ikke med dette å frita prosjektet for det informasjonsansvar som ligger i et hvert prosjekt og et hvert tiltak. Når vi skuer framover, ser jeg for

meg to virkelig store utfordringer. Den ene ligger i det videre arbeidet med Nasjonal transportplan og hvordan vi som samfunnsetat kan ivareta og møte de krav og utfordringer som ligger i ordene *bærekraftig utvikling*. Det er ikke lett når nesten 90 % av transportarbeidet går på vegen. Liv og helse skal ivaretas dag for dag i et langt perspektiv. En gradvis dreining mot mer miljøvennlig transport er nødvendig.

1998 har vært et år med større fokus på våre administrative kostnader enn hva vi har vært vant til. I avdelingens årsplan for 1999 har jeg forventninger til at tiltak på dette området blir synliggjort. Det er viktig at avdelingene tar denne jobben på alvor. Det gjenstår imidlertid å ta gevinsten ut i form av nedprioritering av arbeidsoppgaver og i økonomiske gevinster. Vi vil i årene framover i mye større grad enn tidligere bli satt under lupen, og sammenligning med andre fylker og etater vil bli gjort. Vi må være godt rustet til å møte denne situasjonen, og i så måte er dette arbeidet hjelp til selvhjelp.

Vi skal nok ikke bli arbeidsledige verken neste år eller i årene som følger. Vi er på mange måter i en god situasjon og i en god utvikling. Jeg takker for en stor og krevende innsats i 1998. 1999 vil med sikkerhet bli minst like krevende og spennende.

Riktig god jul og godt nytt år til alle medarbeidere, pensjonister, samarbeidsparter og kontakter.

# Nisse på veg

TEKST: JORUN SÆTRE OG ANNE METTE STORVIK

- *Kontroll av sle'a mi - nei takk! Det sier en noe overrasket og sint Julenisse på sin tradisjonelle julereise i Norge for 1002. gang. Han har alle papirene i orden.*

**D**et var ingen enkel sak å få slede med 12 reinsdyr godkjent i teknisk kontroll, men heldigvis beviste Biltilsyns-nissen for noen år siden at Vegvesenet var i stand til å «bruke hue». Julenissen fikk utstedt både førerkort klasse S (storslede), gyldig vognkort, og spesiallagde skilter. I tillegg har Julenissen dessuten montert både nakkestøtter og ekstra bremselys på sleden. Konfrontert med en lettere amper julenisse bestemte kontrolløren seg raskt for å se stort på det i dag...

Julenissen synes det er greit å ta ferja fra Fredrikshavn til Larvik. Etter møtet med trafikktilsynet (var det *det* det het?), går ferden videre nordover. De første kilometrene var glatte og fine, men så hadde Vegvesenets saltbil vært ute og ødelagt det fine sledeføret. Vegen var kliss våt og bar og det ble bråstopp. Nissen tok fram mobiltelefonen og ringte til sin gode venn Sjefsnissen i Vegvesenet. Tenk at Johan kunne salte når han visste at

Julenissen kom! Vegene i Vestfold kunne da i hvert fall ha vanlig norsk vinterføre rett før jul?

Ferden går videre. Etter et par omkjøringer ved Kopstad og Helland er han igjen i rute. Oj, mobilen ringer! En venn forteller at det er småstein på vegen i Holmestrand, og at det er dårlige sledeforhold. Med steinraset sist år friskt i minnet ringer han nok en gang Sjefsnissen.

- Vi har strødd vegen, tilstår Johan og får klar beskjed om hva Julenissen mener om slik ødeleggelse av kjøreforholdene...

Nissen prøver å ta det rolig og ikke stresse, selv om kjøredoningen er tungt lastet og han har det travelt.

Nissen tenker et øyeblikk på forslaget fra trafikk-sikkerhetssjefen i Vestfold om forbud mot tungtransport på E 18 mellom kl. 14 og 19. Nissen har stor forståelse, men kan ikke støtte dette forslaget. Da må Julenissen få dispensasjon. Har trafikk-sikkerhetssjefen ikke tenkt på alle barna som skal ha pakkene sine akkurat på denne tiden?

Julenissen synes det er no'tull med fartsgrenser.

- Det burde heller være begrensning på antall hestekrefter eller reinsdyrkrefter.

Med maksimum 12 hestekrefter foran en slede eller i en bil begrenser farten seg selv. Ulykkestillene vil gå ned pluss at det vil spare miljøet for skadelige utslipp, sier Julenissen til Vestfolder'n.

Vi takker Julenissen for innspillet, ønsker han fortsatt god juletur og håper at han kommer trygt fram!

## Julestemning på E 18

I år vil trafikantene på E18 få en overraskelse til jul: Store skilt med ønske om god juletur og at du kommer deg trygt fram. Ingen forbud eller pålegg er forbundet med ønsket. Statens vegvesen Vestfold ønsker bare at du skal komme deg trygt fram til julefeiringa.

Det er Trafikksikkerhetsseksjonen i Statens vegvesen Vestfold som ønsker å sende ut et positivt, motiverende budskap. I motsetning til vanlige tiltak med for-



maninger og forbud, settes det nå opp fem skilt langs E18 med oppfordringer til «snill» kjøreatferd. Skiltene settes opp 18. desember og tas ned umiddelbart etter jul. Hå-

pet er å motivere trafikantene til selv å bidra til at alle skal komme trygt fram til jul, gjennom å velge en roligere kjørestil. Mange små bidrag kan gi stor virkning.

TEKST: ANN KARIN MIDTGAARD



# Nå er jubileumsboken her

*Mandag 23. november var det offisiell lansering av Statens vegvesen Vestfolds jubileumsbok.*

*Boken "Vegvalg og vegskille, Statens vegvesen Vestfold 1898-1998" ble presentert på en pressekonferanse på Gamle Sande vegstasjon. Et passende åsted ettersom stasjonen representerer 70 av Vegvesenets 100 års historie i Vestfold.*

**D**et er ikke bare boken som er historisk, dette er også et historisk øyeblikk. Det er nemlig første gang Vegvesenet i Vestfold gir ut en bok, sa vegsjef Johan Lepperød. Han fortalte at Vegvesenet hadde ønsket å legge spesielt vekt på de ansatte, på hvordan de hadde det. Johan mente boken var viktig for dagens ansatte i Vegvesenet.

- Uten kunnskap om fortiden er det ingen fremtid. Vi må gi nye medarbeidere innsikt i historien, sa Johan. Han var også opptatt av at boken speilet Vegvesenets rolle som samfunnsstat.

## **Samarbeid og gjensidig respekt**

Boken er skrevet av James Archer, som er etnolog. Han fortalte om arbeidet med boken, om utvelgelsen av stoffet og om inndelingen i temaer. - Jeg tror det har vært en fordel å ha noen "utenfra" til å skrive om etaten, mente Johan, og James var enig. - Dette er ikke en bok om vegen, men om menneskene. Samarbeidet med Bokkomitéen har vært givende. Det viktigste med slike prosjekter er at man har gjensidig respekt for hverandres fag, sa han.

## **Etat med nye holdninger**

Per Thoresen, som er leder for fylkesmuseet, har vært med i Bokkomitéen. - Jeg synes det er morsomt - og illu-



Vegsjef Johan Lepperød (til høyre) og forfatteren James Archer gleder seg begge over jubileumsboken: «Vegvalg og vegskille, Statens vegvesen Vestfold 1898-1998»

strerende - at permen på boken er grønn. Jeg har, etter hvert som jeg er blitt kjent med Vegvesenet, fått et helt nytt syn på etaten. Da jeg første gang ble kontaktet av Vegvesenets historielag trodde jeg det hadde klikka for dem, humret han.

Han viste til de nye holdningene som gjenspeiler seg, f.eks. i måten Vegvesenet tok vare på Mølledammen (en gammel husmannsplass) i Sande.

## **Distribusjon**

Boken vil bli gitt i gave til alle ansatte, pensjonister og en del forbindelser. I tillegg vil den bli solgt hos enkelte bokhandlere for selvkost, dvs. 229,- kr.

- Det har vært et løft, men ettertiden vil sette pris på boka, sa Johan, som anslo totalkostnadene til et sted mellom 700-750.000 kr.

# Om planprosesser: Å tenke det, å ville det, men å gjøre det...?



Rune er etatens miljøkoordinator og hører til i vegsjefens stab.

*Når du leser dette, vil første fase i arbeidet med Nasjonal transportplan være ferdig. De fylkesvise utfordringsdokumentene vil være på veg inn til en sentral behandling. Jeg har sett litt nærmere på hva slike planer har betydd.*

## Statens vegvesen har vært i front før

**D**et er ikke første gangen at Statens vegvesen har vært frontfigur i planarbeid med store ambisjoner og vyer. I 1975 kom det, gjennom arbeidet med Norsk vegplan II for byer og tettsteder, klare anbefalinger om hvilke valg man burde ta. Alt den gangen var man opptatt av å begrense ulempene fra den stadig stigende biltrafikken. Det skulle satses på alternativer til bil, trafiksikkerhet, trivsel og nærmiljø.

Resultatet fra NVP II var begredelig. Selv om alle egentlig var enige om at miljø og helse burde prioriteres, måtte hovedvegnettet bygges ut først. Vegbygging ble en nasjonal sport, der fylkespolitikere og Storting i skjønn forening pøste ut milliarder av kroner til nye veger. Samtidig ble alternativer som gang- og sykkelveger og jernbane mer eller mindre neglisjert. Ikke overraskende økte biltrafikken, og Norge tok skrittet mot et bilbasert samfunn.

## Naiv og optimistisk Rune

I 1996, 21 år etter NVP II, fikk jeg i oppgave å utrede behovet for sykkelveger i fylket vårt som innspill til NVVP 1998-2007. Jeg kontaktet alle kommunene og ba om en del informasjon. I et par av kommunene støtte jeg på folk som trakk litt på smilebåndet over min naive optimisme og grenseløse tro på at min utredning ville føre til millioner på millioner av friske penger til gang- og sykkelveger. De kommuneansatte var etterlevninger fra NVP II, og materialet de ga meg var fra 1975. I over 20 år hadde optimisme og framtidstro ligget og støvet ned som triste hyllemeter. Når jeg i dag ser resultatet av NVVP 1998-2007 og prioriteringene der, kan jeg bitert konstatere at mitt arbeid fra 1996 også vil ende opp på en støvete hylle.

## Historien gjentar seg som en ....

I 1990 kom TP10-arbeidet feiende på en bølge av miljøoptimisme fra sentrale myndigheter. Gro Harlem Brundtland hadde et par år tidligere lansert begrepet bærekraft, og nå kastet transportplanleggere seg fulle av overmot over oppgaven. De ti største byområdene, deriblant Tønsberg, skulle lage helhetlige planer for å takle de stadig voksende problemene fra biltrafikk. Ikke helt ulik intensjonene med NVP II.



Hadde man nå lært? Nei, faktisk ikke. Resultatet ble som etter NVP II. Stadig nye vegmilliarder ble pøst inn i nye vegprosjekter. Noen nyttige, noen unyttige. Jernbanen ble snytt for noen milliarder. Og igjen måtte alternativene til biltrafikk pent stille seg bak i køen og slåss om smulene. Alt var som det alltid hadde vært.

### Tønsberg, et hederlig unntak

I Tønsberg prøvde man seg på en sykkelby, men den har enkelte tydeligvis allerede dømt som en feiltakelse. Det er nå stor optimisme knyttet til en privatfinansiert vegpakke som skal løse Tønsbergs trafikkproblemer. Det har gått 3 måneder siden statsråd Dørum og veg-

direktør Søfteland erklærte Tønsberg for Norges første sykkelby.

### Hvor mange ganger skal vi prøve det samme?

Gang etter gang går vi i den samme fella. Under parolen «Ja, vi kan bygge oss ut av problemene», satser vi ensidig på vegmedisin.

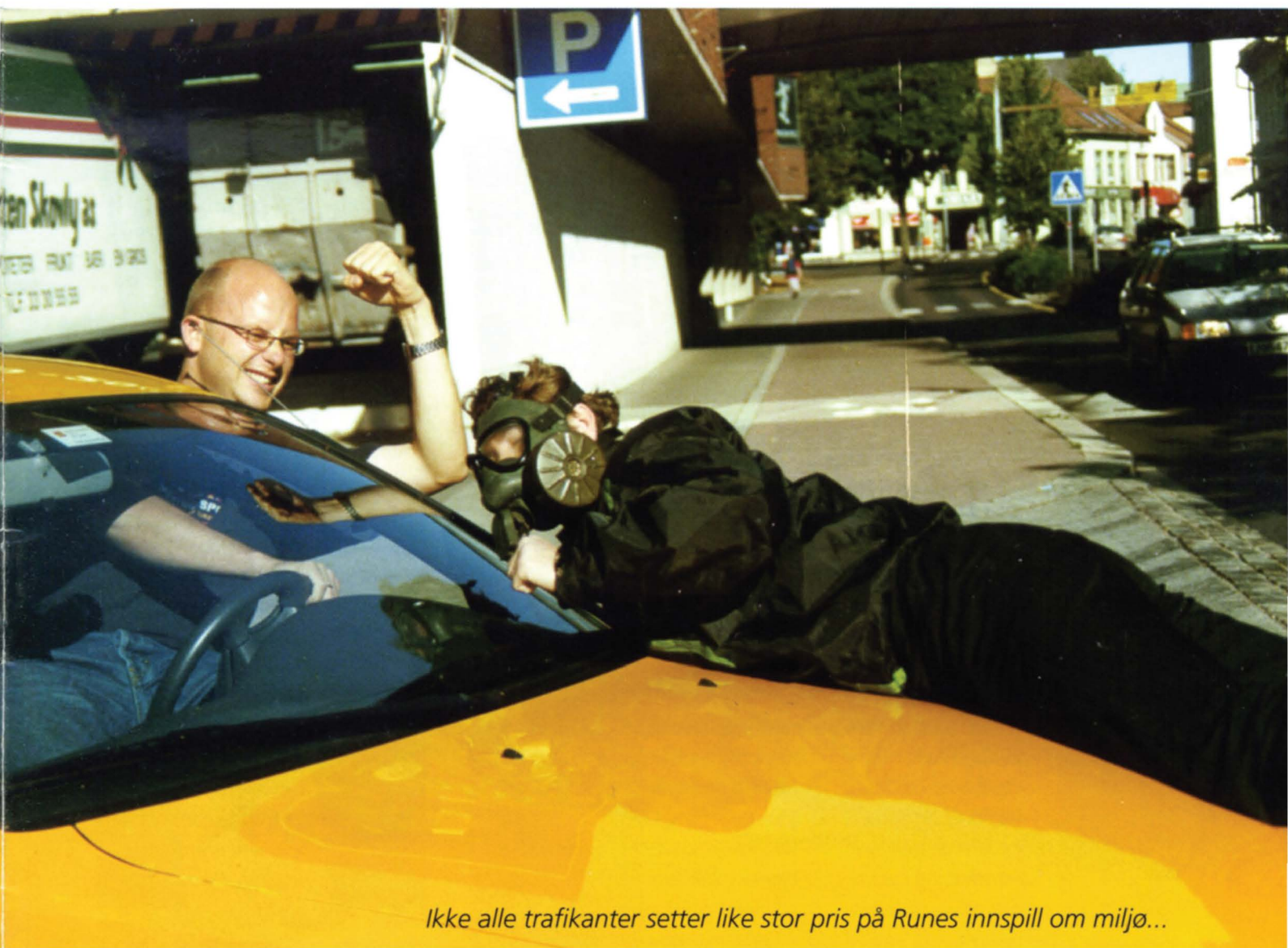
Nå er ikke mitt poeng å stå fram som en motstander av veg og biltrafikk. Det jeg prøver å formidle, er at de prioriteringer som tas i dag vil påvirke neste generasjoners muligheter. Hvis vi fortsatt velger å bygge ut vegnettet, vil dette ikke bare øke vår, men også de nye generasjonenes avhengighet til bilen. I dag er et vanlig argument for

å bruke bil at samfunnet er lagt opp slik. Hvis barn skal plasseres på sine daganstalter, folk ta seg fram til sine arbeidsplasser eller mat handles inn, så må bilen brukes. Synes vi dette er ålreit, og vil vi at våre etterkommere skal måtte ha det sånn? Ja, da kan vi fortsette som før.

### Nye forventninger

Det er i dag litt andre forventninger og krav til Statens vegvesen enn på 70- og 80-tallet. Ved å tildele Statens vegvesen et stort ansvar for Nasjonal transportplan, signaliserer politiske myndigheter en forventning om at Vegvesenet har evnen til å tenke helhetlig og langsiktig. Tiden vil vise om vi var verdige vår sentrale rolle i NTP

FOTO: ANNE METTE STORVIK



*Ikke alle trafikanter setter like stor pris på Runes innspill om miljø...*

# Kvalitetsdagen på Bakkenteigen ble en suksess

På verdens kvalitetsdag, den 12. november, markerte Vegvesenet i Vestfold sitt arbeid for bedre kvalitet

med et halvdags allmøte på høgskolesenteret Bakkenteigen. Ca. 250 ansatte fikk servert et engasjerende program med høy underholdningsfaktor. En kvalitetsgruppe fra hver avdeling ga oss via revy, sanger og lysbilder eksempler på noe av kvalitetsarbeidet som er gjort i 1998. Som om ikke dette var underholdning nok, brøt den hittil ukjente "Gregershullet veg og stasjon" inn med sine mer lattervekkende kvalitetsforbedringer. Vegvokter Anton Slurebakken argumenterte godt for en noe enklere veg- og trafikkforvaltning. Det var god stemning i salen da Guttorm Fløistad, som er filosof og professor i idéhistorie, ga oss et fyrverkeri av et foredrag i nærmere tre timer.



**B**lant oss mennesker har det alltid vært en betryggende avstand mellom liv og lære. Med denne selv-erkjennelse på menneskehetens vegne, sjarmerte Fløistad oss på en elegant måte inn i sitt fagområde; etikk. Et lite ord som ikke alltid flagges høyt, verken

i arbeidslivet eller privat.

I en positiv tordentale konfronterte han oss med etiske verdier kontra den adferd og omgangsform som preger våre arbeidsplasser og våre liv.

## «Smilet er den korteste vei mellom to mennesker»

- Tillit og trivsel er en forutsetning for å få folk til å gjøre en god jobb og et arbeidsmiljø til å være inspirerende og nytenkende. Tillit og trivsel er basert på følelser og ikke på fornuft. Det er derfor viktig at ledere bruker medmenneskelige virkemidler for å oppnå trivsel, som igjen gir pågangsmot.

- Det største et menneske kan oppleve, er å møte et åpent ansikt. Man blir hentet inn i et fellesskap ved å møte blikket til hverandre. Følelser styrer mye av vår adferd, og derfor bør bedrifter ta vare på personalet som mennesker og ikke bare vur-

dere dem som faglig kompetanse. Vi må være personlig til stede i våre handlinger og behandle alle kolleger som likeverdige.

## «Gode samtaler begynner ofte ved at det ikke er nødvendig å si noe»

Fløistad snakket varmt om den uformelle samtale som et viktig redskap for å skape tillit og et godt fellesskap. Den uformelle samtale har gode vilkår over en kopp kaffe og et wienerbrød, eller i en vanlig spise-pause. Et måltid sammen er nærværstrening og øver opp medmenneskeligheten.

Humor er også en god egenskap i et arbeidsmiljø, og for å understreke betydningen av det, viste han til andre samfunn som prioriterer dette høyt. På Filippinene blir man ikke tilsatt som lærer i skolen uten å kunne dokumentere god humoristisk sans!

## «Vi kan ikke alltid bare kaste oss over de ventende oppgaver, - for de tar aldri slutt»

- I et regelstyrt arbeidsmiljø med klare rammebetingelser er det behov for emosjonelle utblåsninger innimellom, og en fest i ny og ne kan være sunt for ny motivering. Den organisasjon som bare har regelverk og orden som ledelsesmåte, vil ikke overleve, hevdet Fløistad.

Han krydret foredraget både med historiske visdomsord og gode vitser. Til festforslaget advarte han mot for mye av det sterke og nevnte en gammel drikkeregel fra 1500-tallet: «Du skal aldri drikke så mye at du ikke er i stand til å fortsette.» Eller et hjertesukk fra en kvinnelig maler: «For noen av oss kan det være nødvendig å feire våre nederlag, for ellers så blir det for få fester i livet.»

## «Om å kunne mer enn man kan»

En av Guttorm Fløistads bøker bærer denne tittelen. I foredraget kom han inn på nytten av å være allsidig interessert å også prioritere interesser utenom jobben. Forskjellige opplevelser, erfaringer og kunnskaper stimulerer hverandre. "Den som kan mer enn sitt fag, er alltid mer kreativ enn den som bare kan sitt fag."

Professoren Fløistad trakk fram doktorgradstudenter som noe av det kjedeligste man kunne snakke med. På grunn av tidspress tenker de utelukkende på sitt fagområde og har ikke evnen til å snakke om annet. «Jeg måtte legge om mine lunsjvaner på universitetet for å unngå dem», betrodde Fløistad oss. Mon tro om ikke selvopptatte fagidioter dominerer en del matpauser i Vegvesenet også?



«Menneskenes verste fiende er selvgodheten.

**De vellykkede har så lite å si og er derfor så uinteressante å møte»**

Fløistad bragte fram utallige eksempler på at livet ofte kan være vanskeligere enn det er lett. Om at ledere i arbeidslivet både kan gjøre folk syke eller gjøre folk friske. Og at det å være menneske rett og slett er å være overlatt ansvaret for sitt eget liv.

- Den som ikke er i stand til å lede sitt eget liv, bør heller ikke lede andre, konkluderte han.

En langvarig stående applaus viste at Fløistads idéer bør ha gode vilkår i Vegvesenet i Vestfold.

## Mer kvalitet

Fra hver avdeling ble det presentert et forbedringsprosjekt fra inneværende år. Fra Produksjon presenterte Brit Marie Rønningen rørgjengen på E18, som har rasjonalisert både arbeid og utgifter betydelig. Fra Utbygging viste prosjektlederen for Geodata, Stein Rinholm, hvordan ortofoto, flyfoto kombinert med kart i digital form, letter forståelsen av plantegninger.

Fra Larvik trafikkstasjon framførte Mathias Håkegård, som den reneste revyartist, selvskrevne sanger om forbedringer i de forskjellige faggruppene, dyktig akkompagnert på piano av kollega Liv Johansen.

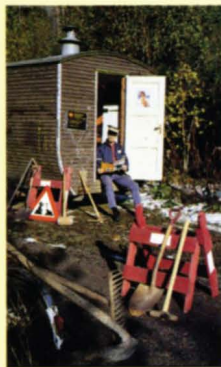
På Adm. avdelingen har jentene på Personal kvalitetsforbedret rutine for reiseregninger, så både riksrevisjon og skattefut er målbundet.



Inger Engelsen og Bente Huseby på Personal framførte sin prosess som morsomt skuespill

## Gregershullet veg og stasjon, enkelt og grøtt

*Denne avsideliggende stasjonen lever sitt liv helt ubemerket av omorganiseringer og tidens krav. Her eksisterer fortsatt Anleggsavdeling, Drift og vedlikehold og Bilsakkyndige, om ikke i stor stil, så i hvert fall som begreper. Og kvalitetsforbedring har de dreis på. Vi lar vegvokter Anton Slurebakken, alias Kåre Holtung fortelle:*



Hør ser'i undertegnede foran stasjo'n. Det er itte no'n stor stasjon, men så bur det nesten itte folk hør häller. Vi utfører de fleste tjenester,

og utæ fær møe byråkratiske kruseduller. Omatte en bondeknøl må gravæ ei grøft over veien så er det som regel grætt. Men vi vil gjerne vettæ om det, åsså ser vi hælst atte han graver igjen etter sæ. Gravemeldingær og sånt har vi tel nå handter't muntlig.



Og hør passæ vi på å ta et bilde a" han som kjørte færbi hør oppe dæn da"n. Detanne er et av de nåkså få kjøretøya som er registrert hør oppe. Det andre er en traktor—

Her i Gregers-hølet har vi au sett det som viktig å redusere



pappirbruken. Hør på dette kontoret gikk det før med fæmten rullær med kreppe dopappir og 8 nummer av Norsk Ukeblad, på kort ti!

Vi er blitt enige om å halvere pappirbruken i framtiæ.

Vi har klyvd dorullen i to. På tross a' redusert pappirbruk må vi kvalitetssikre resultatæ', dæffår har vi hængt opp en næglerensær vi sia ta rullen.



Her se'i et æ'ent av forbedringsteltaka våre.

**Ressursbesparende førerprøve.**

Idéen blei unnfanga under oljekrisa i fireogsøtti og sia har vi gjort det sånn. Hør kan du ta lappen uten å sløse bort en desiliter bensin, i realistiske, men trygge omgivelser.



Spennigæ er utløst og den lykkelige kandidaten får overrekk sitt førerkort. Som di ser så har'n pønta seg for anledningen, dettane er en stor da' i hans liv!



Og hør ser'i det viktige dokumentet på nært høll. Lægg merke te' stempelet øverst på høyre sia: "Gjelder bare i Fon". Det er jo på sett og vis en liten begrensning, men dem skè jo itte no' ste' allikevæl!



# Fører kort som forplikter

*Alle husker den dagen de klarte førerprøven. Et stolt øyeblikk med flunkende nytt fører kort i hånden på trappen til Statens bilsakkyndige, biltilsynet eller trafikkstasjonen. Endelig fri. Fri som fuglen. Den siste begrensning på bevegelsesmulighetene var borte.*



Cecilie kan slappe av - prøven er bestått. Både sensor Rolf Sikveland og elev Cecilie Schröder er fornøyd etter oppkjøringen.

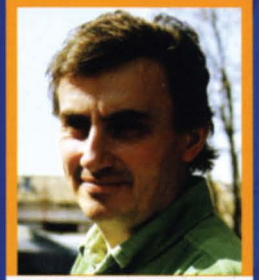
**F**or mange er det vel slik at man oppfatter det å kjøre bil nesten som det å kunne svømme; har man en gang lært det, så kan man det for resten av livet. Det fører kortet jeg for min del nå har, er utstedt i 1981 og gyldig til

2053. Etter at jeg har fylt 70 år må jeg riktignok ha en legeattest med meg i bilen, men ellers kan jeg freidig kjøre videre til 100-årsdagen opprinner. Lastebil inntil 7,5 tonn, til og med. Ikke rart fører kortet oppleves som en menneskerett, en naturlig rettighet fri for forpliktelser.

Hver dag står nye ferske bilførere på trappen utenfor trafikkstasjonene med ny-utstedt, henimot livsvarig førerrett. Så rir de inn i solnedgangen, og siden ser vi dem sjelden igjen. Hva som skjer der ute, kjenner vi helst fra statistikk og media: Trafikkulykkene viser at langt fra alle



En alvorlig Cecilie skriver under på den midlertidige kjøretillatelsen - snart er hun fri som fuglen, den siste begrensning på bevegelsesmuligheten er borte.



**Erik Thomassen**  
leder av trafikk-  
sikkerhetsseksjonen.

de vi utstedte førerkort til, er villige til å ta alvorlig det ansvaret førerretten innebærer eller er i stand til å takle de krav trafikken til enhver tid stiller.

Folks opptreden i trafikken (og andre steder) er blant annet bestemt av hvilke forventninger som stilles til dem fra omgivelsene. I dag er disse på ingen måte klare. Trafikkreglene oppfattes i beste fall som retningsgivende. Viktigst er kravet om ikke å sinke andre. Ingenting utløser mer aggresjon fra medtrafikanter enn dette.

Myndighetenes rolle er uklar. Vi sjekker ut at kandidatene har de nødvendige kunnskaper og ferdigheter den dagen de fremstiller seg til førerprøven. Siden seiler de sin egen sjø. En ting er at vi knapt gjør noe for å følge opp kunnskaper og ferdigheter. En annen ting er at vi heller ikke uttrykker klare forventninger om hvordan vi mener trafikantene skal oppføre seg der ute. Førerprøven er et uttrykk for en slik forventning, men siden er det neppe noen som oppfatter annet fra myndighetene til trafikantene enn at de skal "kjøre forsiktig". Det ansvaret de har påtatt seg som førere, blir sjelden eller aldri fokusert på.

Leif Klyve på trafikk-sikkerhetsseksjonen har utviklet en idé om å

knytte førerkortet og førerprøven til en "sosial kontrakt" mellom myndigheter og førerkortinnehaver. Tankene har vakt interesse både uten- og innenlands, ikke fordi det er et trylleformular for bedre trafikk-sikkerhet (det er de ikke!), men fordi en slik sosial kontrakt på en enkel måte kan være med å anskueliggjøre og fokusere på det ansvaret begge parter har tatt på seg.

Når vi tar opp et lån, inngår vi en gjensidig forpliktende avtale med en bank eller en finansieringsinstitusjon. Til avtalen er det knyttet krystallklare betingelser. Misliholder vi lånet, kjenner vi konsekvensen av det.

Kanskje skal det være slik at den som i fremtiden vil ha førerkort, ikke bare skal fremstille seg til en førerprøve, men også undertegne en kontrakt med Statens vegvesen om hvilke betingelser som er knyttet til de rettighetene førerkortet gir. Kontrakten må i så fall også klart fortelle hva man risikerer når man velger å sette seg ut over disse betingelsene. Det er også naturlig at vi i en slik kontrakt beskriver hvilke forpliktelser vi påtar oss overfor trafikantene. Dette vil i så fall være en ny måte å tenke på også for Vegvesenet. Vi må lære oss å se trafikantene som partnere eller kunder, som også har rett til å kreve noe av oss.

Som nevnt vil ikke en slik sosial kontrakt i seg selv være noe sesam-sesam for tryggere trafikantatferd. Først og fremst vil det være en markering av at førerretten er et privilegium som det er knyttet klare betingelser og begrensninger til. Den er ingen "licence to kill" som noen synes å tro. Dessuten vil det være en klar markering av at vårt ansvar for trafikk-sikkerheten og trafikkatferden ikke opphører den dagen førerkortet utstedes. Dette vil det være naturlig å følge opp med informasjon og oppdatering til den enkelte førerkortinnehaver.

Som bankkunde får jeg flere ganger i måneden informasjon og reklame om mer eller mindre gunstige tilbud, endringer i rutiner osv. Som vegbruker hører jeg aldri noe, selv ikke når myndighetene innfører nye regler og reguleringer. En sosial kontrakt mellom vegmyndigheter og vegbrukere kan være en innfallsport til å etablere etaten som en formidler av normer og verdier i trafikken.

Målet i det fjerne må være at trafikantene i større grad enn i dag har klare og ensartede oppfatninger om hva som er riktig og galt på den trafikale arena og blir minnet om det ansvaret det innebærer å ha førerrett. Da kan vi også få satt trafikk-sikkerhet på kartet for alvor.

# Fin flyt på omkjøringsvegene ved

- Ingen uhell og ingen negative kommentarer så langt, konstaterer prosjektleder Karl Høiland etter noen uker med E18-trafikk på midlertidige omkjøringsveger både ved Helland og Kopstad. Nå har ikke vegene blitt satt på de store prøvene ennå med skikkelig snøvær eller stor sommertrafikk.

TEKST: ANN KARIN MIDTGAARD

**F**oreløpig får vi være fornøyde med at tidsplanen for omleggingen er holdt, slik at arbeidene med den nye E18 kan starte som planlagt, sier Høiland. Både ombyggingen av Kopstadskrysset og omleggingsarbeidene ved Helland utføres av produksjonsavdelingen.

## Hellandbakke uten forbikjøring

E18-trafikken ble satt over på en helt ny 1,5 km lang veg på østsiden av Hellandbakken 23. november. En veg som er like bratt som E18 og uten forbikjøringsfelt. Der skal trafikken gå i nesten tre år til den nye motorvegen åpnes i september 2001. Det er byggingen av de store Hellandbruene som gjør at trafikken må legges om. Den sydlige delen av omkjøringsvegen blir en permanent del av den nye motorvegen.



Den midlertidige Hellandbakken sett sørfra. Gamle E18 til venstre (Foto: Dag Runar Haugen)

## Da alt som kunne gå galt i Vestfold

*Tirsdag 24. november, klokken 0800, fikk alle kommunene i Vestfold beskjed om at hele fylket var uten strøm. Etter hvert ble det klart at strømmen kunne bli borte i tre dager.*

*Været var dårlig, og fram til klokken 1800 økte problemene både i antall og styrke.*

**D**enne dagen ble nemlig kriseberedskapen og informasjonsberedskapen i kommunene testet i form av en papir-øvelse. Skrekkscenariet har det tatt ett år å klekke ut, og "dreieboken" var på hele 104 A4-sider. I tillegg til strømstansen hadde alle kommunene lokale innspill som skulle påpeke kommunens mest sårbare områder.

### Mange var med

Rundt 30 mennesker var samlet i beredskapsavdelingen, Statens Park og ansvarlig var Fylkesmannen selv. I tillegg var Fylkesmannens beredskapsavdeling, represen-

tanter fra Sivilforsvaret og Forsvaret, politi, Vestfold kraft, Vestfold Interkommunale Vannverk, Fylkeslegen og Statens vegvesen Vestfold med. Innhentet personell hadde som oppgave "å stresse" kommunene med henvendelser fra presse og publikum, slik at situasjonen ble mest mulig realistisk. Det var en herlig sammenblanding av spørsmål, informasjon og ren kjeft, som det gjerne er i slike situasjoner.

### Barn, unge og eldre utsatt

Strømstansen og det dårlige været skapte øyeblikkelige problemer i barnehager, sykehjem, skoler og institusjoner. Ikke bare fordi det ble mørkt og kaldt, men også fordi de ansatte ikke kom seg på jobb. Det ble vanskelig å få laget mat, og varmtvannet tok slutt.

### Trafikkulykker og kaos

Det dårlige været førte til problemer på vegene, både med framkommelighet og ulykker. Helsepersonell og hjemmetjeneste hadde problemer med å komme fram til pasienter som skulle ha medisiner eller hjelp.

TEKST OG FOTO: ANNE METTE STORVIK

# Helland og Kopstad

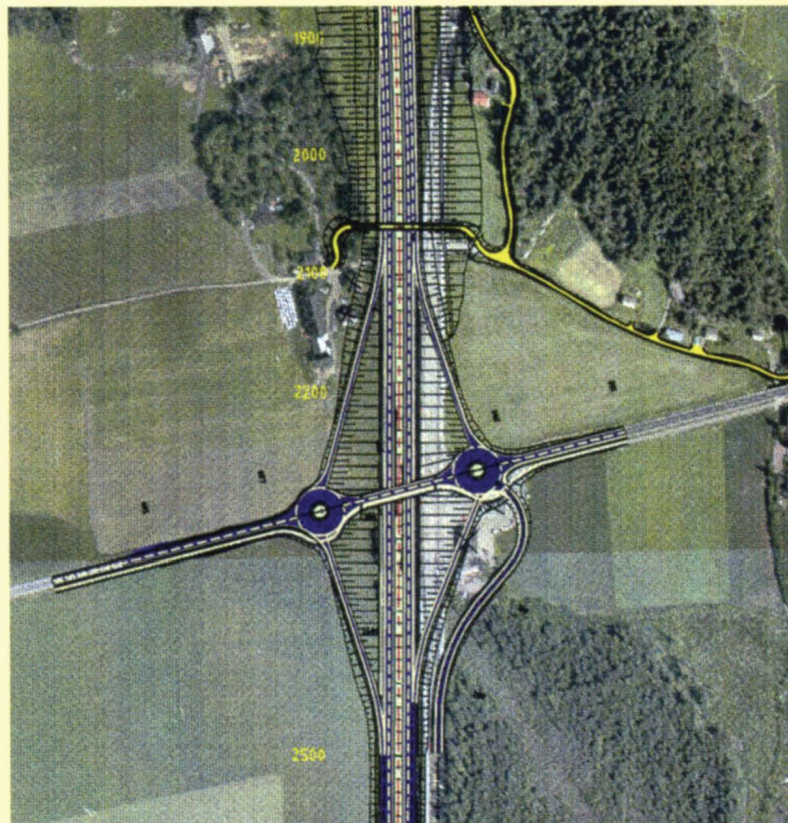
## Rundkjøring i Kopstadkrysset

1. desember ble trafikken lagt om på interimsveger også i Kopstadkrysset mens det nye toplanskrysset bygges. Trafikken vil gå gjennom en ny rundkjøring øst for dagens kryss i minst ett år framover. Hastigheten er satt ned til 50 km/t.

- Jeg er redd det kan bli forsinkelser i Kopstadkrysset for den store E18-trafikken sørover på fredagene til sommeren. Trafikken fra Horten er ganske tett en periode etter arbeidstid. Siden denne trafikken kommer inn i rundkjøringen før E18-trafikken sørover, vil det oppstå forsinkelser. Da må vi vurdere tiltak som manuell dirigering av trafikken.

## Raskere til Kopstad med to felt?

Framdriften på E18-anlegget gjør det mulig å komme fram til Kopstad med tofelts motorveg i september 2001 - i stedet for til Helland som planlagt. Det betyr en forlengelse på to kilometer. Forutsetningen er at prosjektet får forskuttert nødvendige midlene fra bompengeselskapet i 1999. En søknad om dette vil sendes før jul.



Det nye Kopstadkrysset med bru over E18 og en rundkjøring på hver side. Åpnes for trafikk i 2000, men er ferdig utbygd med firefelts E18 i 2002 (Ortofoto v/Tor Karlsen)

## - gikk galt

- Slike øvelser viser

hvor viktig vegsystemet er i krisesituasjoner, sier Tore Kaurin, som har stor tro på øvelser om kriser i fredstid, det å sette fokus på risiko og sårbarhet.

### Ting man ikke tenker på

Etter hvert sviktet også vannforsyningen, fordi pumperne var drevet med elektrisitet. Det ble nesten umulig å



få fylt drivstoff, da ingen lenger har manuelle pumper. Toalettene gikk fulle på mange institusjoner. Det ble vanskelig å få tak i kontanter, og uten kontanter fikk man ikke handlet i butikkene. Fortvilede melkeprodusenter fikk ikke melket kuene sine. Tusenvis av dyr, fugler og planter var i fare fordi de er ømfintlige for temperaturforandringer, eller fordi ventilasjonsanlegget ikke virket.

### Evaluering

I etterkant skal kommunene få tilbakemelding på hva de kan forbedre.

- Jeg har inntrykk av at de fleste var godt forberedt. Jeg synes kanskje noen av kommunene tok litt lett på dette med strømaggater, det er ikke SÅ lett å skaffe disse, sier Ragnar Bøe, som er fylkesberedskapssjef hos Fylkesmannen. - Mange av kommunene sier at erfaringen gir et godt grunnlag for å styrke beredskapen videre, oppsummerer han fornøyd.

Magnus Bøie (til venstre) og Tore Kaurin representerte Statens vegvesen Vestfold i øvelse "Vestfold -98". De hadde to funksjoner: lage innspill til kommunene, samtidig som de på vegne av Vegvesenet tok imot henvendelser om veg og trafikk. - Vi improviserer jo nesten daglig på grunn av ulykker eller stengte veger, og jeg tror vi kan konstatere at Vegvesenet er ganske fleksible i slike situasjoner, sier Tore Kaurin.

# Sklir inn på norske vinterveger

Vinteren er her og norske vinterveger er ikke lette å hanskes med, spesielt ikke for utenlandske vogntogførere. De kommer skliende inn i landet på slitte sommerdekk og forårsaker ofte kaos og trafikkulykker. Poli og folk fra trafikkstasjonene har ingen hjemmel til å gripe inn dersom føret og forholdene på stedet er bra. - Det må fokuseres mer på sjåførens ansvar, mener avd. ing. Martin Visnes på Larvik trafikkstasjon.

**D**ette har vært et «hett» tema i media denne høsten. Samferdselsministeren ber nå, ifølge Aftenposten, Vegdirektoratet gå grundig inn i eksisterende regler og forskrifter for å se hvordan de praktiseres av kontrollmyndighetene.

*Hvordan kan Dørum stanse farlige vogntog på norske vinterveger? Et strammere regelverk?*

## Ingen krav

Ifølge Forskrift om bruk av kjøretøy skal lastebiler og personbiler ha minst tre mm mønster på pigg- og vinterdekk. Det kreves også at biler

med tillatt totalvekt over 3.500 kg skal være utstyrt med kjettinger dersom det kan ventes kjøring på offentlig veg som er snø- eller isdekket. - Det er ikke forbudt å kjøre på sommerdekk om vinteren under forutsetning at det skjer forsvarlig, sier Visnes. Dvs. at en doning på 40 tonn kan kjøre på norske vinterveger med sommerdekk med en mønsterdybde på 1 mm.

## Bare ved glatt føre

Avd.ing. Martin Visnes ved Larvik trafikkstasjon kan videre fortelle at forskriften kun blir håndhevet dersom det er glatt føre der kontrollen

finner sted. Da blir de nektet å kjøre videre eller de må legge om til kjettinger (hvis de har dette med). Det vil si at hvis det er bart ved Svinesund eller på en av fergekaiene, kan vogntogene kjøre inn i landet med alle slags typer dekk, selv om det er snøføre bare noen mil unna. Ifølge Visnes er det en del tunge vogntog fra Øst-Europa som kommer til Norge med slitte og dårlige sommerdekk om vinteren. Vogntogførere fra Skandinavia og andre land i Europa er stort sett oppmerksomme på hva slags overraskelser som kan ventes på norske vinterveger.

## Føreren har ansvaret

- Hvis det skal skje en forskriftsendring, må dette selvfølgelig også gjelde norske biler, sier Visnes. - Jeg mener at sjåføren har det fulle og hele ansvaret. Det bør fokuseres mer på han som kjører vogntoget enn på en forskriftsendring. Føreren bør være seg bevisst sitt ansvar i trafikken og påse at dekkene holder en viss standard. I tillegg må han påse at riktig antall kjettinger er med og legge om i god tid hvis føret tilsier dette.

## Polsk vogntog med gode dekk

- Ingen problemer å kjøre i Norge, fortalte polske Przemyslan Sydonowicz oss da han var innom Solum kontrollstasjon en dag midt i november, en dag uten vinter-



Polske Przemyslan Sydonowicz er i Norge to ganger i året og har utstyrt vogntoget med meget gode dekk. - «Sehr gut», sier kontrollør Arnfinn Eriksen fra Tønsberg trafikkstasjon.

# Godord varmet sensorene

Sensormøtet m/overnatting ble i år lagt til hytta til Sture Thomassen ved Langangen. I tillegg til sensorene var også Leif Klyve og Klaus Ottersen invitert med.

Tore Kaurin sendte kake og et koselig brev som ble lest opp. I tillegg fikk alle hver sin kopp med påskriften: "Dyktighet gir trygghet. Vi legger lista!"

Sensorene legger lista for hva som skal kreves av de som vil ut i trafikken for første gang.

Et viktig arbeid som krever mot, faglig innsikt, diplomatisk opptreden og human innstilling.

Når strykprosenten kryper opp mot 30 %, oppleves presset ubehagelig, og det er faktisk ganske krevende å holde lista oppe. Da er det godt å få noen gode ord med på veien fra sin leder!



Bak fra venstre: Harald Olsen, Terje Remme, Algeir Thunshelle, Inger Johanne Ihle Rasmussen, Rolf Sikveland, Knut Solheim, Sture Thomassen, Olav Erik Krogstad, Karianne Askjer og Anne Lise Torp. Foran fra venstre: Tille Egil Skogsrud, Leif Klyve, Arne Steinrud, Egil Rønning og Arne Dehli.

TEKST OG FOTO: KLAUS OTTERSEN

stemning på E 18. Han fortalte at vegene i Norge er så mye bedre enn i hans hjemland. Da vi spurte om dekkene, ble han mer usikker, men det hadde han ingen grunn til. Kontrollør Arnfinn Eriksen kunne fortelle sjåføren at dekkene var «sehr gut» (overraskende gode språkeferdigheter!). Dette forsto den sympatiske polske sjåføren godt og ble

tydelig fornøyd og smilte med hele ansiktet. Han var på veg fra Polen, gjennom Sverige, over Svinesund til Stavanger med last til offshore-industrien. Bilen var helt i orden, og vi ønsket ham god tur videre (på et noe gebrokket tysk). Denne gangen var vi altså «uheldige» - denne bilen hadde gode dekk, men det er ifølge Visnes ikke alltid slik.

# Uerfarne førere i MC-ulykker i Vestfold

- De 22 ulykkene med motorsykler i Vestfold skyldes i stor grad uerfarne førere på ukjent, lånt, leid eller stjålet sykkel, sier en rapport som analysegruppen for motorsykkelykker i Vestfold la fram 26. november.

TEKST: JORUN SÆTRE  
FOTO: PER MOE, TØNSBERGS BLAD

**E**n analysegruppe for MC-ulykker i Vestfold startet sitt arbeid 15. mai og har fram til 15. september studert 22 ulykker der motorsykkler har vært involvert. Gruppen konkluderer med at hovedårsaken til ulykkene er manglende erfaring og kompetanse hos føreren. Dette gjelder spesielt der hvor motorsykkelen er lånt, leid, stjålet eller føreren har eid kjøretøyet kort tid. I seks tilfeller har ulykker skjedd i forbindelse med bil som ikke har overholdt vikeplikt for motorsyklisten. 11 av ulykkene er utforkjøring og single-ulykker.

## Skremmende tall

- Vi regnet med fire, fem motorsykkelykker dette året, forteller overing. Stein Erichsrud på Tønsberg trafikkstasjon. Men dessverre tok de feil, tallet ble til slutt 22. Han legger til at det helt sikkert finnes en del mørketall i statistikken. Erichsrud tror det er mange som ikke melder fra til politiet. Av de 22 ulykkene har det vært to dødsulykker, en person meget alvorlig skadd, to alvorlig skadd og 21 lette skadd.

## Få kvinner

Ifølge tallmaterialet gruppen har

lagt fram var det kun én kvinnelig fører involvert, mens 21 var menn. Det kunne ikke påvises at dårlig vær- og føreforhold var årsak til noen av ulykkene og det var heller ingen aldersgruppe som utpekte seg. Kan også nevne at seks av førerne kjørte uten førerkort. Når det gjelder vegens forfatning var det ett tilfelle der grus i vegkanten kan ha vært en medvirkende årsak til at føreren fikk problemer. Tidligere år har det vært fokusert på vegfeller, men ifølge gruppen har dette ikke denne sommeren vært årsak til noen av ulykkene. Når vi ser på hva slags type motorsykler som er involvert, viser tallene at det er Racing MC som dominerer bildet med hele 13 ulykker. Formålet med gruppen var å kunne dokumentere MC-ulykkene for å vurdere tiltak på veg, kjøretøy og opplæring/atferd. I tillegg var det nødvendig å avkrefte eller bekrefte eventuelle «myter» om denne typer ulykker. Dette for å kunne hindre neste ulykke.

## Viktige kunnskaper

- Det er viktig at ikke dette «bare» blir tall i en statistikk, sier Erichsrud videre. Gruppen håper at disse kunnskapene kan resultere i lærings-skapende tiltak gjennom f.eks. styrket føreropplæring på MC, arbeid i MC-organisasjoner, presse og media og gjennom MC-forhandlere i forbindelse med anbefaling og valg av motorsykkler og sykkerhetsstyr.

## Analysegruppen har bestått av følgende personer:

Leder: Stein Erichsrud, Tønsberg trafikkstasjon, faggrupeleder kjøretøy, Leif Klyve, Vestfold vegkontor, trafikkpedagog, Lars O.Farstad, Vestfold vegkontor, vegteknisk spesialist, Petter Iversen, Tønsberg trafikkstasjon, MC-sensor og kjøretøykontrollør, Inge Strøm, Larvik trafikkstasjon, kjøretøykontrollør.



Motorsykkelykkene i Vestfold skyldes i stor grad uerfarne førere på lånt, leid eller stjålet sykkel.





## Ny armeringsmetode i Norge

Etter ønske fra Vegdirektoratet har en ny metode med prefabrikkering av armering blitt tatt i bruk på E18 Nord. Dette er første gang metoden prøves i Norge, og den har aldri før blitt prøvd på tunneler. Det viser seg at denne måten er tryggere, gir bedre kvalitet og større fleksibilitet. Etter hvert håper Vegvesenet at den også skal være raskere og dermed mer økonomisk.

**B**jørn Gjelsås er assisterende anleggsleder og har det daglige ansvaret for Island miljøtunnel.

- For å si det enkelt, går rammesystemet ut på at man prefabrikker armeringen trygt nede på bakken. Deretter heises delene pent på plass. Metoden ble utarbeidet av en dansk jernbinder med 20 års erfaring fra faget. Rammesystemet ble



så vidt prøvd på Storebæltforbindelsen, mens hele Øresundforbindelsen er bygd etter dette prinsippet.

### Aldri før prøvd på tunneler

Systemet er altså tidligere prøvd ut på bruer. E 18 Nord har tatt skrittet videre, og er de første i verden til å bruke buede rammer inne i tunneler. Det prøves nå ut på Island miljøtunnel, arbeidet startet i oktober, og erfaringene så langt er gode.

### Bedre sikkerhet

- Den aller største fordel er innen HMS. Før måtte folk klatre rundt over flere meter lange armeringsjern som stakk opp under dem. Hvis de falt ned på disse, ville de bli stygt skadd. Nå heises rammene på plass når de er ferdige. Støpen foregår riktignok ennå på stedet, men både sikkerheten til de ansatte og arbeidsstillingene er blitt mye bedre, forteller Bjørn.

### Bedre kvalitet og fleksibilitet

- Kvaliteten blir atskillig bedre og avvikene mye mindre. Rammesystemet gir oss også muligheten til å utnytte personalressursene bedre. Slik bygging foregår i tre trinn: forskaling, armering og støp. Armeringen krever mest ressurser. Ved å bruke rammesystemet kan man spare ressurser, enten ved at arbeidet går fortere eller ved å bruke færre folk.

### Bedre økonomi

I og med at arbeidet går fortere, sparer man selvfølgelig penger. Imidlertid må det tas med at rammene koster en del. E 18 Nord har fått rammene relativt rimelig, fordi importøren er ivrig etter å komme

inn på det norske markedet.

- Målet vårt er først og fremst at ikke systemet skal påføre oss utgifter, og så langt ser det ut til at vi skal nå målet. Det tar litt tid før man blir vant til metoden, men det går rette veien, forteller Eivind Holtan, som er anleggsleder på Island miljøtunnel.

- Vi kan klare å legge 40 % mer armering på én dag med rammesystemet til tross for at monteringen tar tid. På den måten "betaler" vi utgiftene til rammene, sier Eivind. På fundamentet ble målsettingen nådd, og hastigheten på arbeidet med veggene og taket øker stadig.

- Det viktigste er allikevel at det gir gutta en bedre hverdag, og ingen av dem vil tilbake til den gamle metoden, konstaterer en fornøyd Eivind.



# Lærling i Statens vegvesen ikke attraktivt nok?

- Å søke seg til Vegvesenet som lærling i Bygg- og anleggsfaget og Betongfaget er ikke lenger populært, sier koordinatorene for lærlingene, Kåre Holtung. Det viser seg nemlig at elever på videregående skoler velger andre og mer «trendy» fagområder etter påtrykk fra foreldre og venner.

TEKST OG FOTO: JORUN SÆTRE

**D**ette året har Statens vegvesen Vestfold sju lærlinger på kontrakt. To av disse er nye denne høsten, og fem startet for litt over ett år siden. En av de nye er lærling i maskinreparatørfaget. Ifølge Holtung er det flere årsaker til at så få velger våre fagområder. Reform -94 i tillegg til påvirkning fra foreldre og venner er med på å avgjøre valget til 16-åringen. Det var en periode vanskelig med jobber innenfor anleggsfaget, men det er på veg opp igjen og bør ikke være medvirkende årsak til ikke å velge fagområdet i dag. Kåre Holtung mener at Vegvesenet selv må være med å rette opp dette. Å være aktive og offensive i forhold til videregående skoler, stille på møter og informere om etaten, vil bidra til positiv påvirkning. Han taler av erfaring.

*Til tross for problemer med rekrutteringen, er det fem gutter og to jenter som har valgt å søke lærlingeplass i Statens vegvesen Vestfold. Vi har tatt en prat med noen av dem:*

**Øyvind Hermansen**, 18 år, har etter Grunnkurs byggfag og VK 1 Anlegg og bergverk fått kontrakt som lærling i Statens vegvesen Vestfold. Det er bl.a. innenfor dette fagområdet det ifølge Kåre Holtung er vanskelig å få folk. Korgen i Nordland er



- Jeg måtte søke meg til Vestfold, for det er vanskelig å få lærlingeplass i Skiensområdet, sier nordlending Øyvind Hermansen på Island.



For Sven Martin var det anbefalinger fra familien som var avgjørende. Han trives så godt sammen med gjengen fra Sande at han kunne tenke seg en framtid i Vegvesenet.

Øyvinds hjemsted, men han bor for tiden i Skien. Det ikke lett å få lærlingeplass innenfor dette fagområdet i Skien, så han søkte seg til Vestfold. Han begynte 3. august i rørgjengen på E 18-anlegget og skal være hos oss i totalt 24 måneder. Øyvind har planer om å ta ingeniørutdannelse senere. I fritida driver han med fjellklatring og har planer om instruktørkurs i rafting. Han og gjengen klatrer mest i Grenlandsområdet.

**Sven Martin Bræin**, 19 år, fra Barkost i Våle, har vært lærling hos oss i over ett år allerede. Han har tatt grunnkurs Byggfag og ett år Anlegg og verkverk før han fikk lærlingekontrakt. Før han kom til gjengen i Sande var han på E 18-anlegget på Island, og Sven Martin trives godt i Vegvesenet. Det var på en måte naturlig å velge Vegvesenet, han ble sterkt anbefalt av familien å søke. Sven Martins bestefar, Christian Bræin, var en av profilene i tidligere vedlikeholdsområde 1, Sande. Etter lærlingetida skal han i militæret og lenger har han ikke tenkt, men en jobb i Vegvesenet kan han godt tenke seg. I fritida er han for tida opptatt av å bygge musikkanlegg i bilen (også innahus) med volum og «trøkk».

**Stian Ødegård**, 20 år, fra Ramnes, har siden 1. juli i år vært i full gang



- Vi må bli mer offensive og markedsføre oss bedre i skoleverket, sier koordinator for lærlingene, Kåre Holtung.



Stian Ødegård er lærling på verkstedet på Ås og trives godt.

på verkstedet på Ås. For han var det ikke vanskelig å velge. Innen dette fagområdet er situasjonen noe annerledes. Her er det faktisk flere å velge mellom. Arbeidsmaskinreparatør vil Stian bli når han neste sommer er ferdig med lærlingekontrakten. Stian startet egentlig på elektro, men fant tidlig ut at han heller ville bli landbruksmekaniker, men innen dette faget er det vanskelig å få lærlingeplass. Etter ett år på Grunnkurs ved Re videregående skole, VK 1 i Larvik og VK 2 i Arendal, fikk han kontrakt i Vegvesenet. Han liker seg godt og har selvstendige oppgaver fra elektronikk til vanlig vedlikehold. Stian er selvfølgelig interessert i «mekking» av biler i tillegg til dama si. Han bor hjemme hos foreldrene på gården i Ramnes og kan tenke seg en framtid som reparatør i Vegvesenet.

## Små barn, store maskiner - på «gult anlegg»

- Visste ikke at de var sååå store!, sa lille Sander fra Hof barnehage, da han og de andre barna besøkte Sigbjørn og gjengen på fylkesveg-anlegget på Rød i Hof kommune. Anlegget er ifølge driftsleder Odd Tandberg det eneste «gule anlegget» i drift denne høsten.

**B**arna fra en barnehage i Hof var torsdag 20. august på besøk hos Sigbjørn Gjerden og gjengen på fylkesveg 881. De hadde nok ikke forestilt seg at maskinene var så store, for de var ganske reserveerte og usikre i begynnelsen. Lastebilene var mest populære og kanskje ikke så «farlige» som gravemaskinen og veivalsen. Lastebilsjåførene Bjørn Lindseth og Thorbjørn Olsrød hadde styrehuset fullt av forventningsfulle småbarn, mens Jan Eriksen tok med seg dattera Henriette i valsen. Etter «omvisningen» vanket det boller og brus i brakka.

### Gult anlegg

- Vi må utnytte de mulighetene vi har til å benytte eget materiell, sier Odd Tandberg. Her hadde vi en mulighet til å tjene penger på våre gule biler og kunne kjøre akkord.

### Ikke bredere, men bedre

Utbedringsarbeidene på den ca. 8 km lange strekningen bestod i masseutskiftning, forsterkningslag, stikkrenner og nye møteplasser, slik at den nå er godkjent for 10



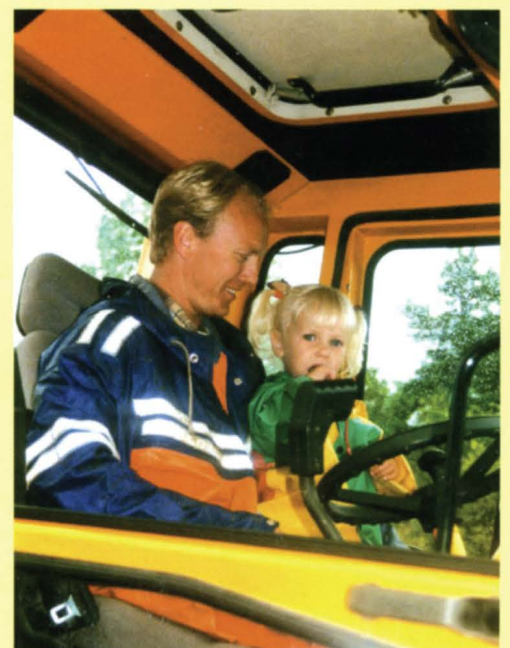
Bjørn Lindseth fikk hele styrehuset fullt av nysgjerrige og blide barn.

tonn aksellast. Vegen er ikke blitt bredere, men mer solid. I tillegg er det på en strekning på ca. 200 m lagt helt ny veg. Jobben er kostnadsberegnet til ca. 2,5 mill. kr i tillegg til asfalten. Ifølge Tandberg holder vi oss innenfor den avtalte rammen.

### - Ny giv

- Det er positivt at nordre del av fylket fikk en utbedringsjobb som dette, sier Odd Tandberg til Vestfolder'n. Dette gir de ansatte inspirasjon og jobben er blitt utført på en utmerket måte.

En liten kommentar fra Tandberg til slutt: «Vegene i Vestfold er ikke bare E 18, vegene til E 18 er også viktige.»



Lille Henriette trengte lang tid, men hun lot seg til slutt overtale til å besøke pappa Jan Eriksen i veivalsen.



**Ronny Eirik Hansen**  
Avd. ingeniør  
Vegforvaltning. Trafikkavd.

Ronny Eirik Hansen begynte 5. oktober i fast stilling i vegforvaltningsseksjonen. Han skal jobbe med vegdatabanken. Ronny er utdannet planleggingsingeniør i vegbyggingsfag. Før han kom til oss arbeidet han som oppsynsmann ved seksjon for material- og dekkeproduksjon, Statens vegvesen Troms. Ronny er fra Balsfjord i Troms, har studert i Stavanger, men bor nå midt i Tønsberg. Han er 27 år, samboer og bruker fritiden til edb og litt trening på helsestudio.



**Arnt Ivar Haugen**  
Formann  
Lageret på Ås vegstasjon

Arnt Ivar Haugen ble fast ansatt 1. januar i år som formann på lageret på Ås. Før har han jobbet 18 år med lager, og har fagbrev på reservedelslager. Fra 1. november ble lageret flyttet til en egen faggruppe, innkjøp og lager, med Inger T. Pedersen som faggruppelider. Arnt Ivar er 41 år, gift og har to barn. Han bodde på Rjukan til han var 16 og flyttet så til Tjøme. Nå bor han i Holmestrand. På fritiden spiller han litt fotball og bowler litt (Obs VEGA: Hørte dere det...?).



**Kristian Steen-Hansen**  
Fullmektig  
Trafikksikkerhetsseksjonen

Kristian Steen-Hansen har vært hos oss siden desember 1996, først som praktikant. Han ble fullmektig i desember 1997 og er engasjert ut 1999. Kristian tegner skiltplaner og registrerer fravær og ressurskjemaer, men først og fremst hjelper han Jan Harry Johannessen som sitter i rullestol. - Jeg kjente sykdommen fra egen familie, forteller Kristian, som trives godt og synes han har utfordrende arbeidsoppgaver. Kristian er 23 år og ungkar. Han er oppvokst i - og bor i - Horten. Fritiden brukes på venner og friluftsliv.

Synøve Røed Neperud startet 5. oktober i ett års vikariat som fullmektig på Ås vegstasjon. Hun kontrollerer rapporter og utfører sekretæroppgaver. Før jobbet hun for Manpower og Norsk Personal. Hun har 1. avdeling fra Bankakademiet. Synøve er fra Åsgårdstrand, bor i Holmestrand, og joda, hun er søsteren til Henning Røed. Hun er 46 år, gift, har to barn og fire barnebarn (!).

Synøve bruker fritiden på søm, sang og swing (i prioritert rekkefølge).



**Synøve Røed Neperud**  
Fullmektig  
Ås vegstasjon

Anne Lovise Kirknes begynte i fast stilling på Sandefjord trafikkestasjon 8. september i år. Hun jobber foreløpig med regnskap og registrering av kjøretøy. Anne Lovise har jobbet 19 år med regnskap i Telenor, og er utdannet på DH innen regnskap og administrasjon. Anne Lovise er fra Nøtterøy - og bor der. Hun er gift og har to barn. På fritiden har hun engasjert seg i ungenes korpsvirksomhet. Ellers liker hun håndarbeid, reiser og friluftsliv.



**Anne Lovise Kirknes**  
Konsulent  
Sandefjord trafikkestasjon

Inger Brønseth (43 år) er ansatt som helsekonsulent i 100 % fast stilling på HMS-seksjonen fra 1. november 1998. Arbeidssted er Ås vegstasjon. Inger har jobbet i Arbeidstilsynet siden 1986. I løpet av denne tida har hun hatt to permisjoner, 11 måneder i Arbeidslivstjenesten i Tønsberg og 1/2 år i bedriftshelsetjenesten i Larvik kommune. Inger er opprinnelig fra Kristiansund, men har bodd i Larvik siden 1980 og liker seg meget godt der. Av interesser kan nevnes at hun leser en del og liker å holde «korpusen» i live. Hun har tre barn i alderen 5 til 11 år.



**Inger Brønseth**  
Helsekonsulent  
HMS-seksjonen

## Vegvesenet sparer flere hundre tusen på effektiv kursing

I høst har vi arrangert fjernundervisningskurs i Off. Saksbehandling, med sending fra høyskolene i Narvik og Porsgrunn til tre mottakersteder: Tromsø, Bergen og Oslo.

Opplegget er basert på ny, avansert teknologi, med sending av forelesninger fra høyskolene og mottak på vegkontorer.

I Oslo har vi imidlertid leid oss inn i en teknologibedrift som omsetter denne type utstyr.

På kursstedet i Oslo var det deltakere fra fire vegkontor, i alt 25 studenter, og fem av disse kom fra Vestfold. Kurset baserte seg på forelesninger, gruppearbeid og mye egenstudie.

Deltakerne har vært gjennom mye og krevende stoff. Ny kompetanse er tilført deltakerne og dermed Vegvesenet.

Totalt vil Vegvesenet spare hundretusener av kroner i reise- og

oppholdsutgifter gjennom dette opplegget. Deltakerne har sluppet å overnatte på hotell og har unngått dyre reiser. Hvis vi sammenligner med et to-vekttkurs på NTNU til en pris på ca. kr 30.000 (deltakeravgift, oppholdsutgifter og reise), koster dette kurset halvparten.

Vi har også tidligere arrangert et liknende kurs. Dette har gitt mer smak, og på sikt kan vi se for oss en utvidelse av omfanget. Vi tror at om få år - når nødvendig utstyr er innkjøpt - vil mange av våre kurs, møter og konferanser gjennomføres ved hjelp av toveis lyd- og bildekommunikasjon, sendt og mottatt på vegkontorene og/eller i Vegdirektoratet.

Telefon- og videokonferanser har



og har gjort en god innsats.

kommet i større grad. Men foreløpig er sending/mottak på flere steder avhengig av meget avansert og kostnadskreven teknologi, som det foreløpig finnes lite av på vegkontorene. Men det kommer!

Derfor er slike prosjekt vi gjennomførte nå i høst, en nødvendig del av utviklingen for å skaffe seg erfaring.

Når vi vet at Statens vegvesen på landsbasis har reist for hele 28 mill kr med fly første halvår i år - da skjønner vi at det er muligheter for reduksjon i utgifter. Dette er en fremtid som allerede nå banker på døra.

Vi venter spent på eksamensresultatene fra Saksbehandlerkurset. Deltakerne har vært svært motiverte

## Oppmerksomhet

### Takk for oppmerksomheten

Takk for oppmerksomheten i anledning min 75-årsdag.  
Rolf Kongsten

Takk for oppmerksomheten i anledning min 50-årsdag. Takker spesielt for de tre fine maleriene og kniven fra vegkontoret.  
Viktor Solberg

Takk for oppmerksomheten ved min 75-årsdag.  
Willy Bøhler.

### Vi gratulerer

60 ÅR  
Bjarne Karlsen, 21. desember

### Nye Pensjonister

Signe Pedersen, 1. august 1998

Annlaug Wold, 1. august 1998

Magnus Bøie, 31. desember 1998

Jermund Bjørge, 31. desember 1998

### Julehilsen til pensjonistene

Jeg vil benytte anledningen til å ønske dere en riktig god jul og et godt nytt år. Samtidig vil jeg takke for hyggelig samvær på turene vi har hatt. Det er veldig hyggelig og inspirerende å være sammen med dere. En spesiell hilsen til dere som ikke er så friske og til dere som har mistet en som sto dere nær i den senere tid.

Beste hilsen fra Torill.

# Godt resultat i Vestfold - dårlig for resten av landet

*Mens Vestfold ligger an til et overskudd på 12 mill. kr, går produksjonsregnskapet på landsbasis med stort underskudd, forklarte vegdirektør Olav Søfteland på årets tillitsmannskonferanse.*



**I**nnføringen av Økosys i etaten er en stor omlegging og har medført større problemer enn forutsett. Hensikten med Økosys er bl.a. å synliggjøre produksjonsavdelingens kostnader.

## Men Vestfold får skryt

- I Vestfold ligger vi imidlertid godt an, sier Stein Linnestad i produk-

:Produksjonsavdelingen i Vestfold viser effektivitet og ligger an til et overskudd i år.

sjonsavdelingen. -Vi ligger an til et overskudd på slutten av året på 12 mill. kr, mot et budsjett på 10 mill. kr. Pr 1. september hadde vi et underskudd i kontantregnskapet på 4,4 mill. kr, men utestående fordringer på 16,8 mill. kr. vil rette opp dette. Regnskapsavdelingen i Vegdirektoratet er meget tilfreds med den økonomiske situasjonen for produksjonsavdelingen i Vestfold. Dette gjelder både resultatregnskapet og kontantregnskapet.



FOTO: KJELL KVAL.

## Olaf Gustavsen

fylte 95 år den 16. november. Johan Lepperød og Kjell Kval var tilstede for å gratulere den spreke jubilaranten som har lang fartstid i Vegvesenet. Olaf kjører ennå bil, skifter selv dekk på doningen og drar gjerne fram trekkspillet når anledningen byr seg. Johan og Kjell takker for at de fikk være med på den hyggelige feiringen.

## VESTFOLD VEGARBEIDERFORENING AVHOLDER ÅRSMØTE PÅ SANDEFJORD MOTOR HOTEL, FOKSERØD

**Torsdag 4. februar 1999, kl 18.30**

Vanlige årsmøtesaker.

Frist for innsendelse av forslag til årsmøtet er 29. januar 1999. Eventuelle forslag sendes Bjørn Sørli eller Hans Thv. Kittelsen.



## Egen skilting for dansemoro

Wenche Bjune, i Trafikksikkerhetsseksjonen forteller til Vestfoldern at hun «dessverre» måtte rive ned de fine plakaten. Men det var ikke fordi regelverket har noe spesielt i mot dansemusikk. At «annonseplassen» var fristende å ty til kan vi godt forstå, samtidig som vi håper arrangøren forstår Vegvesenets ansvar for trafikken.

## Ansatte på «kunst-tur»

**K**unstgruppa på Vegkontoret har vært på «kunsttur» igjen - denne gangen til Astrid Skåren-Fystro. Hun tok imot oss i sitt hjem/atelier en vakker ettermiddag i oktober. Bildet her er utsikten fra hennes stuevindu, som vender mot Vestfjorden. Akkurat denne utsikten har gitt inspirasjon til mange av hennes bilder.

Det er interessant og berikende å få møte kunstnere på denne måten. De forteller gjerne om sitt arbeid, teknikker og inspirasjonskilder. Vi får se mye fin kunst, og får et nærmere forhold til den. Vi vil planlegge en liknende utflukt til våren.



TEKST OG FOTO: MARGRETHE JANSEN

## Maling og søt musikk

**S**amboerparet Sidsel Berg og Odd Arntzen på Tønsberg trafikkstasjon er begge ivrige kunstmalere og vil gjerne vise fram produktene sine på en felles utstilling. Men foreløpig må de nøye seg med en miniatutstilling av åtte bilder i trappegangen på Vegkontoret.

- Jeg har malt siden 1992 og er noe påvirket av franske malere, forteller Odd, som liker best å male landskap, by- og gatemotiv. Sidsel har malt og tegnet hele livet og i det siste har hun malt mest portretter og sjøbilder.



TEKST OG FOTO: JORUN SÆTRE

## LANGDALENS STREKER



## Når er det IKKE jul igjen?

TEKST: ANNE METTE STORVIK

**5.** november dro jeg til Oslo med tog. Jeg hadde tenkt å kjøpe interiørmagasinet Bo Bedre som "tog-trøst", men avsto da bladet viste seg å være en ekstra julete jule-utgave.

På ettermiddagen var jeg på Ikea og så med bekymring at julevarene var begynt å dukke opp.

Uken etter begynte de fremmeligste av butikkene i Tønsberg å rigge til jul i utstillingsvinduene, og 17. november var juletrærne på veggene til Farmandstredet tent.

Handelsstanden får stadig nye ideer omkring temaet jul. Trenger vi egentlig jule-håndklær, jule-slips,- eller enda verre: jule-underbukser? Og hva skal man gjøre med elendigheten resten av året? Jeg føler meg i hvert fall ikke vel med nisser på sokkene midt i juli.

Det var ille nok med romjulssalgene, men de siste årene har butikkene jaggu startet med før-juls-salg. Det må være døds-kjipt å se gaven du har kjøpt to dager før bli solgt for halv pris.

Nå tilhører jeg den typen som kjøper julegaver året rundt, gjerne midt på sommeren hvis jeg snubler over akkurat rette gaven. Allikevel blir det jo litt handling i desember. Jeg vil ikke gjøre det før, jeg klarer bare ikke å beholde en god julestemning i nesten 2 måneder. Jeg antar at Handelsstanden ønsker å spre julehandelen over et lengre tidsrom. Jeg tror de glemmer å ta med i betraktning at vi er mennesker, og at julehandel ikke er et rasjonelt fenomen, men et emosjonelt.

Da jeg gikk på ungdomsskolen, hadde jeg jobb som ekstrahjelp i butikk. Dette medførte at jeg i flere år satt i en katakombe-lignende kjeller fra november til jul og priset tusenvis av lysmansjetter og fjompe-nisser. Jeg synes synd på de stakkars ekstrahjelpene som nå må begynne prisingen av julevarer i august. Fortsetter det slik, er det vel en vanlig sommerjobb når vi runder år 2000. Det forundrer meg egentlig at ikke handelsstanden allerede har innført påske-nisser eller St Hans-nisser...



**Statens vegvesen**  
Vestfold